https://www.douyin.com/video/7245098665147223354

# 标题:都说AI会开车就不需要司机，现在是人机共驾就得了解司机的心理，打造一个全程AI舱  
## 关键字: 30万城市智能通勤标杆  
## 作者: 严伯钧  
## 不得了啊，AI搞不好能学会开车了啊，并且还能跟老司机开得一样好。你真别意外，一旦进入了智能驾驶时代，人均老司机，新手成为老司机根本不是梦。那什么是老司机呢？所谓老司机啊，不是说他的反应有多快，比反应啊，这个年纪轻的肯定是比年纪大的要快。所以老司机啊，其实是经验丰富，是经历的多。老司机呢，老就老在预判。正是因为这个经验丰富，根本不用等到状况发生，就能提前做出相应的动作。因为那个操作时间上的这个提前，还可以使整个驾驶过程变得顺滑，这叫提前量。所以呢，我们会觉得老司机开车很松弛、很从容，坐老司机的车呢，又稳又踏实，并且这种预判啊，是下意识的，不用经过复杂的逻辑思考。那这个跟AI有什么关系呢？嗯，AI干的事情本质上就是基于经验进行预测，他完全不知道自己在说什么，他只是通过Transformer架构训练出一个神经节俭的分布，根据前一个去预测下一个字。那如果跟人做类比呢，他就像是人的无意识系统，就好比你一旦学会了骑自行车，你的身体就自动会了。你再骑的时候，就根本不需要用逻辑去思考手跟脚应该怎么配合，自行车才不会倒。他们根本不管你大脑在想什么，自顾自的他就配合起来了。而恰恰Transformer架构被验证是非常适合做这种预判性的事的，就像一个老司机。我们刚才说了，老司机就是因为经验丰富，所以可以下意识的做出预判性的动作。把Transformer架构运用到辅助驾驶领域，啊，一样有神效。尽管如此呢，但离真正的这个智能驾驶啊，其实还有一段距离。现在还是人机一起开车，所以重点不是要比车反应有多快有多聪明，而是比谁更了解司机。你只有更了解他们的开车习惯跟心理，解决他们当下的痛点，才能更好的辅助他们去驾驶。就比方说，自己LS七搭载的NOA系统，他用的呢，就是Transformer架构。另外，还有他的这个IMOS车机系统啊，我第一次看到这个二合一的方案，就忍不住拍大腿啊，直呼干的漂亮。那么要是这个新手司机来开这个车啊，一定不会处怎么说呢？新手司机在开高速或者高架的时候呢，往往都会很紧张，因为来往的车速度都很快，导致他们在躲闪或者变道的时候呢，就很犹豫，操作要么早要么晚。世纪LS七搭载的这个NOA系统啊，就正好解决了这个问题，让出入匝道变得十分轻松。比如我们看到前面就是主路了啊，在NOA领航的加持下呢，车能快速判断车况或汇入主路。然后呢，再慢慢加速，整个过程干净利落，乘坐感受呢，也非常舒适。进入匝道呢，也一样，哪怕遇到像前面这种车开的太慢的情况，车也会很聪明的先判断前面的车的车速，再看临近车道有没有车，没有车直接变道超车，仿佛一个老司机在开一样，这个时间跟速度都把握的刚刚好，包括加塞呢，也是不在话下。新手在他的辅助下呢，都不用担心了。另外，新手开车还有一个非常显著的问题，就是太过于谨慎了，他们做任何操作都会先左顾右盼，确认没有问题再操作，导致经常被其他司机催。很多老司机都知道，开车的时候其实是有盲区的，比如这个车的侧后方啊，A柱，还有过窄路的时候，车和过道两边的距离。但是这一次，至极LS七的IMOS就新增了一个余光交互感知功能，简单说呢，就是遇到不同路况以及不同操作的时候呢，系统都会先判断，然后在屏幕里面给到你提示，你只需要用余光瞟一眼，可以快速做出判断。比方遇到路面拥堵，后方有车靠近，系统就会主动给你弹出侧后方的实时画面。当你转弯掉头的时候呢，屏幕也会弹出实时A柱盲区的画面，包括过窄道的时候呢，很多新手司机就会非常小心，生怕车被刮。现在有了这个智捷LS七呢，就不用担心的啊，屏幕会给到你实时的全景画面，帮助你轻松度过窄道。另外还有一些非常贴心的小功能，当你开启导航后呢，导航提示转向或者掉头，主驾屏啊，都会用光效配合语音提醒你及时变道或者转向。自己的这一套全程AI舱呢，对于新手司机来说，相比没有任何提示就自动操作的驾驶啊，反而更友好。新手司机不用再那么心惊胆战了，对于老司机来说呢，开车也会变得更省心。过去很多本应该老司机操心的事啊，现在智GLS七都能够主动分担。并且新推出的智GLS七Urban Fit七十七度